TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AVIATORA...

TYGODNIK AUTO MOBILISTY i ALOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16940.

WYCHODZI W PONIEDZIAŁKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68.

Rok I. | 18 Czerwiec 1928 r. | Nr. 1

3116 klm.

Przebędą ASY polskiego automobilizmu
w Międzynarodowym Raidzie
AUTOMOBILKLUBU POLSKI OD 17 — 25 CZERWCA



PAWEŁ BITSCHAN,
popularny sportsman i przemysłowiec.



JANUSZ REGULSKI.
Komandor Raidu, prezes K. S. A. P.



Znany kierowca
TADEUSZ WINNICKI,
bohater „Skoku do Raby".



K, BETTAQUE,
znakomity kierowca austrjacki.



Inż. HENRYK LIEFELDT,
As polskiego automobilizmu, mistrz Polski.



STEFAN hr. TYSZKIEWICZ,
konstruktor pierwszego polskiego wozu Stetysz.

VII Międzynarodowy Raid Automobilowy

Międzynarodowy Rajd Automobilklubu Polski (VII-y z kolei, rozpoczęty w dniu 17-ym czerwca r. b., zapowiada się, jako wydarzenie sportowe w dużym stylu.

Międzynarodowy Raid Automobilowy trwa od 17-go do 24 go czerwca na dystansie około 3,116 tu kilometrów, przyczem trasa raidowa przecina najciekawsze okolice Polski, co zarówno pod względem sportowym, jak i turystycznym, obiecuje uczestnikom Raidu dużo niezwykłych wrażeń.



ADAM POTOCKI
na swoim sportowym Austro-Daimlerze.

Uprzywiljowanie
uzdrowisk i letnisk

Specjalnie uprzywilejowano w tym roku uzdrowiska i letniska polskie. Raid odwiedzi po kolei Druskienniki, Jaremcze, Kossów, Zaleszczyki, Truskawiec Rymanów, Iwonicz, Krynicę, Jordanów, Busk.

Należy podkreślić ogromną trasę tegorocznego raidu, najeżoną rozmaitemi trudnościami terenowemi. Następnie, różnorodność zadań, które spółzawodniczące maszyny będą musiały rozwiązać. Regulamin Raidu, opracowany niezwykle starannie, poddaje konkurujące wozy i kierowców różnym, przeważnie niełatwym próbom. Że wymienimy chociażby trzy próby szybkości (w terenie górskim, i dwie, w terenie płaskim, pod Warszawą, ze stojącego startu, i z rozbiegu) następnie, próbę wytrzymałości i t. d. Żeby sprostać temu wszystkiemu, należy panować nad maszyną w zupełności, mieć ogromną rutynę kierowniczą — no, i prowadzić wóz, należycie przygotowany.

Uczestnicy raidu

Lista zgłoszeń obejmuje nienotowaną dotychczas w dziejach tej imprezy liczbę 30 samochodów.

Zapisy dzielą się w sposób następujący: marka Steyr (5 wozów). Renault (4 wozy). Bugatti (3 wozy). Tatra (3 wozy). Fiat (3 wozy). Austro-Daimler (3 wozy). Stetysz (2 wozy). Lancia (2 wozy). Ansaldo (1 wóz). Overland Whippet (1 wóz). Miesse (1 autobus) i Chrysler (1 wóz).

Ogromne zainteresowanie wzbudza uczestnictwo dwuch samochodów polskiej marki „Stetysz“. Specjalną, niespotykaną dotąd atrakcją będzie autobus Miesse, startujący poza konkursem.

Co się tyczy kierowców, to ujrzeliśmy wszystkich największych asów polskiego automobilizmu oraz wielu kierowców zagranicznych. Z bardziej znanych uczestnicza więc: Liefeldt (Austro-Daimler). Szwarcsztain Bugatti) Rychter (Tatra). Potocki (Austro Daimler) Bitschan (Overland Whippet). Tyszkiewicz (Stetysz). Koziański (Tatra) Frühling (Bugatti). Zangl (Steyr). Winnicki (Bugatti). Z zagranicznych kierowców biorą udział: pani Franceska Lüning, hr. Schönfeld, Bettaque, którzy prowadzić będą samochody Steyr oraz zawodowi kierowcy fabryk Fiat i Renault.

Cenne nagrody

Zwycięzcom raidu przypadną cenne nagrody, zgłoszone w liczbie 19 tu, przez ministerja robót publicznych i spraw wojskowych, Automobilklub i szereg firm.

Komandorem raidu wybrano prezesa komisji sportowej A. P. p. Janusza Regulskiego.

Klasyfikacja maszyn

Nr. raidowy
1. Kierowca inż. G. Zangl — samochód Steyr, ltr. 4,890 kategorja C
2. Inż. W. Krzeczkowski — Chrysler, ltr. 4,775 C.
3. A. hr. Potocki — Austro-Daimler ltr. 2,999 D.
4. E. Dzierliński — Austro-Daimler ltr. 2,999 D.
5. Inż. H. Liefeldt — Austro-Daimler ltr. 2,999 D.
6. Br. Frühling — Bugatti, ltr. 2,992, D.
7. Stefan hr. Tyszkiewicz — Stetysz, ltr. 2,700 D.
8. Stan hr Ostroróg-Gorzeński — Stetysz l. 2,700 D
9. Józef Grabowski — Lancia, ltr. 2,570 D.
10. Stefan Zawadzki — Lancia ltr. 2,370 D.
11. Stanisław Szwarcsztajn — Bugatti ltr. 2,300 D.
12. Paweł Bitschan — Overland Whipper, ltr. 2,100.
14. Robert Korybut-Daszkiewicz — Renault. ltr. 2,130. D.
15 Inż. Wł. Starkel—Ansaldo, ltr. 1,848 E.
16. Tadeusz Winnicki — Bugatti. ltr. 1,496 F.
17. Charles Betaque—Steyr. ltr. 1,495 F.
18. Heinrich hr. Schönfeld — Steyr. ltr. 1,495 F.
19. Wł. Żukowski — Steyr. ltr. 1,495 F.
20. Franciszka Lüning—Steyr. ltr. 1,495 F.
21. Marcel Barthès—Renault. ltr. 1,476 F.
22. Zdzisław Skarber-Tłuchowski — Renault. ltr. 1,476 F.
23. Leon Courtin—Renault, ltr. 1,476 F.
24. Witold Rychter — Tatra ltr. 1,038 G
25 Edmund Kuczewski — Tatra. ltr. 1.038 G.
26. Tadeusz Koziański — Tatra ltr. 1,038 G.
27 Cipriano Illiano — Fiat, ltr. 0,990 G.
28. Rahnenfeld Zygm. - Fiat, ltr. 0,990 G.
29. Perczyński Władysław — Fiat, ltr. 0,990 G.
30. Kierowca Zygmunt Kossowski — samochów Miesse. ltr. 2 600 kategorja D

Komandorska Janusz Regulski — Austro-Daimler.

Zaludnienie
parku raidowego

16-go w godzinach popołudniowych, zaczął się stopniowo zaludniać park raidowy, zawczasu przygotowany na placu Saskim, od strony Krakowskiego Przedmieścia, otoczony sznurami i strzeżony przez posterunku wojskowe. Około godziny 4-ej zajechały pierwsze raidowe maszyny, opatrzone kolejnemi numerami — poczem, w krótkich odstępach czasu, poczęli przybywać, jeden po drugim, wszyscy spółzawodnicy, ustawiając się w ordynku na zgóry wyznaczonych dla nich kwadratach.

Dzięki doświadczeniu i dużej rutynie, zdobytej przez A. K. P. w latach ubiegłych, szło wszystko gładko i sprawnie. Duży natłok publiczności utrudniał wprawdzie do pewnego stopnia czynności komisji sportowej, ale przyjmowanie wozów (art. 8 regulaminu) załatwiono szybko.

Ładna pogoda, duże zainteresowanie się tegorocznym raidem, uprzejmość władz klubowych i raidowych, z prezesem A. K. P. hr. Raczyńskim i komandorem raidu, p. Januszem Regulskim na czele — dodały dużo życia tej sportowej scenie, poprzedzającej początek benzynowego turnieju.

Wśród naszych sportsmanów interesowano się, oczywiście, faworytami, to znaczy tymi, którzy podczas ubiegłych raidów, jakoteż podczas licznych wyścigów, wykazali największej „klasy“ czytaj: brawury, połączonej z zimną krwią — no, i znajomości maszyny.

Był więc, jak primadonna otoczony, Liefeldt, mistrz Polski, startujący, jak zwykle, w barwach Austro-Daimlera, — jak zawsze, spokojny i skromny. **Był witany wesoło Winnicki, bohater** „*Skoku do Raby*“, (słynny wypadek podczas jednego z ubiegłych raidów zakończony nadspodziewanie szczęśliwie) kierowca trochę nieostrożny, ale wysoce utalentowany. **Fetowano Bitchana, ulubieńca Warszawy i Grabowskiego, doskonałego kierowcę Lanci i Szwarzsteina, wsławionego wyborną jazdą na Bugatti, i muskularnego Dzierlińskiego**, jednego z najlepszych u nas zawodowców i niezmordowanego „*taternika*“ **Wilolda Rychtera**“, **Fruelinga i wielu innych.**

Z kierowców zagranicznych zwracała na siebie przedewszystkiem uwagę pani Franciszka Lüening (Steyr) jako jedyna w tym raidzie kierowczyni. **Aklamowano** gromko **inżyniera Bettaque'a** tryumfatora wielu raidów bardzo popularnego w naszym świecie automobilowym. Inżyniera Zangla na potężnej 5 litrowej maszynie, wybornego Illjano (Fiat-Turyn).



EUZEBJUSZ DZIERLIŃSKI
wyborowy kierowca zawodowy.

Powitanie Benjaminka polskiego sportu.

Benjaminek polskiego sportu, **hr. Stefan Tyszkiewicz** konstruktor i ambitny kierowca „Stetysz“, zbierał zasłużoną daninę pozdrowień i serdecznych szekhendów: twórcy pierwszej polskiej maszyny słusznie się to należało!

Uciążliwy 15-ty punkt Regulaminu K. S. A. P.

Po przyjęciu samochodów raidowych i nałożenia plomb (punkt 15-ty tegorocznego Regulaminu, bardzo uciążliwy, przewiduje plombowanie: masek — podczas trwania etapów dziennych — i głowicy, resorów, pokrywy deferencjału i pokrywy skrzynki przekładniowej — podczas całego konkursu) maszyny „usnęły“ na placu Saskim, pilnie strzeżone przez posterunki wojskowe. Zawodnicy mają dostęp do swoich maszyn na 30 minut przed startem. i to w obecności komisarzy raidowych!)

Wspaniałe rasowe wozy zastygły pod nastawionemi budami i brezentami, jak gdyby przyczajone...

Kierowcy rozjechali się do domów i hoteli...

Święty Krzysztof — patron automobilistów — uśmiechnął się błogo, tej nocy napewno żaden z jego służków, choćby był niewiedzieć jak pohopny do kielicha! — nie odważy się pokłonić pogańskiemu Bachusowi,

— Raid! Nie żarty! Trzeba mieć głowę świeżą, aby o 10-ej nie złapać pierwszego punktu karnego.

Start

Dzień rozzłocił się słoneczną jasnością jakby na zmówienie. Pociągał od czasu do czasu chłodnawy zefirek, gwoli przypomnieniu, że przecież mamy początek skwarnego lata.

Na Saskim Placu zwarty tłum warszawiaków otoczył start z zaciekawieniem przyglądając się marsowym postaciom asów polskiego automobilizmu.

Punktualnie o godzinie 9-ej rano Komandor Janusz Regulski wygłosił przed mikrofonem Pol. Radja krótkie przemówienie, które na falach eteru dobiegło do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej.

Po przemówieniu p Komandora odbyła się ostatnia już lustracja maszyn jeszcze jakiś drobiazg napozór zbędny, a w drodze nieodzowny, jeszcze kilka serdecznych uścisków dłoni (broń Boże życzeń!), kilka naiwnych propozycji laików w rodzaju: „ .. a telefonuj z każdego miasteczka“, lub: „ ... pisz co słychać w drodze“ i — start.

Co minuta, na znak dawany przez startera wyruszała w drogę jedna maszyna. Wozy puszczano w porządku litrażowym, to zn poczawszy od największych Steyerów, Daimlerów, Bugatti, aż do najmniejszych Tatr i Fiatów Żegnane hucznemi oklaskami i okrzykami. ruszały maszyny w uciążliwą trasę VII Międzynarodowego Raidu.

Trasa raidu

Wystartowawszy w niedzielę o godzinie 10-ej z Placu Saskiego nasi dzielni automobiliści pojechali na Jabłonnę — Pułtusk — Rożan — Ostrołękę — Ossowiec — Grodno — do Druskiennik, gdzie wypadł pierwszy nocleg (393 klm.).

W poniedziałek zawodnicy jadą jak następuje: Druskienniki — Grodno — Białystok — Białowieża — Prużana — Kobryń — Kowel — Łuck (588 klm.).

Trzeci dzień raidu: Łuck — Dubno — Brody — Złoczów — Tarnopol — Buczacz— Stanisławów — Bohorodczany Nadwórna— Delatyn — Jablonica (granica) — Jaremcze (500 klm.).

Czwarty dzień: Jaremcze — Delatyn — Kołomyja — Śniatyń — Uścieczko (prom) — Zaleszczyki — Borszczów — Czortków — Stanisławów — Kałusz — Stryj — Drohobycz — Stebnik — Truskawiec (zdrój) 510 klm.

Piąty dzień raidu: Truskawiec — Sambor — Chyrów — Krościenko — Sanok — Rymanów — Iwonicz — Krosno - Jasło — Biecz — Gorlice - Grybów - Krynica (316 klm.)

Szósty dzień: wypoczynek w Krynicy.

Siódmy dzień: Krynica — Nowy Sącz — Limanowa — Mszana Dolna — Jordanów — Sucha — Kocież (górska próba szybkości) — Andrychów — Oświęcim — Mysłowice — Dąbrowa — Olkusz — Wolbrom - Jędrzejów — Pińczów - Busk (417 klm.). W dniu tym lub następnym, odbędzie się próba wytrzymałości maszyn na odcinku 30-tu klm. szczególnie złej drogi.

Ósmy dzień: Busk — Stopnica — Opatów — Sandomierz — Zawichost — Ćmietów — Ostrowiec — Rejów — Bzin — Końskie — Gielniów — Nowe Miasto — Grójec — Tarczyn - Raszyn (pod Raszynem próby szybkości ze stojącego startu i z rozbiegiem) — Warszawa (390 klm).

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

PIERWSZE WIADOMOŚCI Z RAIDU.

Druskienniki 19.6. (Tel. wł.) Pomimo względnej łatwości pierwszego etapu, dzień wczorajszy zakończył się niefortunnie.

Najdoświadczeńszy automobilista p. Paweł Bitschan na Overland-Whippert № 12, został wycofany, a to wskutek pęknięcia karteru. Nie przybył do Druskiennik również p. Winnicki na Bugatti № 16.

Dziś o godz. 6 rano nastąpi najdłuższy i najcięższy z etapów raidu, Druskienniki-Łuck, według kolejności startu w Warszawie.

Zarys klasyfikacji przedstawia się następująco: nr. 22 — Renault (prowadzi p. Tłuchowski) 6.5 punktów karnych za reperację maszyny w drodze, nr .8 — Stetysz (prowadzi p. Gorzemski) 14 punktów karnych za naruszenie maski, nr. 20 — Steyer (prowadzi p. Franceska Luning) 1 punkt karny za opóźnienie startu. Większą ilość punktów karnych bliżej nieustaloną, otrzyma nr. 14 Renault (p. Korybut-Daszkiewicz) za opóźniony start. Pozostałe wozy przyszły bez punktów karnych i bez wypadków w drodze, jak również i wozy komandorskie.

Drusk. g. 5.

WYCOFANIE MASZYN.

Druskienniki 19. 6. godz. 5.30. rano. (Tel. wł.)

Nr. 12, „Overland-Whippet“, prowadzony przez p. Bitschana, przerwał raid i zawrócił do Warszawy.

Jeden z wozów Bugatti (Nr. 16), prowadzony przez p. Winnickiego wpadł na kamień, uszkodził podwozie i został wycofany.

Prowadzona przez p. Kuczewskiego Tatra (Nr. 25) nie przybyła na etap wskutek wytopienia panewek.

Wóz „Renault“ (Nr. 14) prowadzony przez p. Korybut-Daszkiewicza wymijając spłoszonego konia wpadł do rowu i uszkodził sobie kierownicę.

KATASTROFA

„Citroën'a“

Jeden zabity — 2 osoby ranne

Wczoraj około godz. 8 nieliczni jeszcze o tej porze przechodnie byli świadkami sfrasznej katastrofy samochodowej, która wydarzyła się w Al. Zielnieckiej, nieopodal t. zw. Czerwonej Drogi oraz w sąsiedztwie parku Skaryszewskiego.

Od strony mostu ks. Poniatowskiego w stronę Grochowa jechał samochód nr. 1816 (2051) marki „Citroën“ należący do Kaz. Gajewskiego (Hoża 12). Maszyną kierował Jerzy Janowski (Belwederska 26), obok niego siedział Stef. Figaszewski (Belwederska 26), wewnątrz znajdował się Ignacy Rudak, kelner (Nowogrodzka 44).

Wszyscy jadący powracali z całonocnej zabawy za Belwederem, postanowiwszy celem orzeźwienia się świeżem powietrzem urządzić przejażdżkę. Na skręcie, gdzie jest spadek szofer zrobił za duży wiraż i kołem uderzył o bankiet, poczem wjechał na chodnik. Na szczęście auto zatrzymało się bokiem o lipę rosnącą nad skarpą. Wtedy Janowski został wyrzucony, dostając się pod samochód, Figaszewski upadł obok, Rudak rozbił szybę w drzwiach i wyskoczył.

Na alarm przechodniów, motorniczy elektrowozu linji „M“ (wagon nr. 111), tramwaj zatrzymał poczem wraz z konduktorem i kilku pasażerami rzucili się na ratunek, celem wydobycia przygniecionego samochodem szofera. Uczyniono to przy pomocy znalezionego w pobliżu bala.

W krótce przybył lekarz pogotowia, który stwierdził u Janowskiego ogólne potłuczenie i poranienie, u Figaszewskiego — rany tłuczone i złamanie kości nosowej oraz rany szarpane prawego ramienia i potłuczenie prawego podudzia u Rudaka zaś — 2 rany ciete i ranę tłuczoną głowy. Po nałożeniu opatrunku, wszystkie ofiary katastrofy przewieziono do szpitala Przem Pańskiego. Tam Janowski, nie odzyskawszy przytomności,

życie zakończył

Rudak zaś czuł się już o tyle lepiej że zażądał przewiezienia go do domu Skutkiem katastrofy karoserja samochodu została rozbita, tylne koło oberwało się w chwili uderzenia o drzewo i przez barjerę w powietrzu wpadło do odległego o 50 mtr. stawu, motor i podwozie częściowo ocalało. Na miejsce katastrofy przybyła policja 15 komisarjatu p. p. która przeprowadziła dochodzenie i rozbity samochód zabezpieczyła na miejscu.

Druga taksa

O godzinie 7-ej rano spotykali się zawsze w brudnym garażu. Jeden drugiemu zdawał poufny raport, czasem pomajstrowali coś przy maszynie, czasem jeden poczęstował drugiego papierosem.

Potem, jak w tej piosence dziadowskiej: „Jeden złazil, drugi właził...“, bo jeden był zmiennik i drugi był zmiennik. Zmieniali się co dzień o 8 rano.

Raz udało mi się podsłuchać ich rozmowę:

— Jeden kant, jeden gwóźdź i jeden protokuł — mówił ten co złaził:

— A duży kant?

— I... taki na trzy dwadzieścia. Wsiedli już podgazowani... potem wysiedli przed knajpą u Cyca na Młynarskiej, czekałem z pół godziny, ale ich salceson wziął prosto do paki.

— Za co?

— Musi, komuniści byli, albo co, bo ich dziegciem było czuć i o dolarach, choć oberwusy, gadali.

— A gwoździa jak?

— Do Wilanowa zapychałem z jakąś parką, Wsiedli ci późno, z Łazienek wyszedłszy przez sztachetki i zaraz do mnie, żeby da Wilanowa gazować.

— Na wstawę?

— Wcale nie, Smutni bardzo byli, coś im tam nie klapowało. Aż ci słyszę on powiada: co ci tam na doktora wydawać, przejadziem się do Wilanowa po tych dziurach, to skutek będzie ten sam.

— To frajery spekulantne!

— A protokulczyk to ci fuksem załapałem: oni zostali w Wilanowie, bo piechotą mieli wracać. Wracam ci sam po tych kamieniach, co to tyle ludzi już się tam wykopyrtnęło i patrzę: tablica — „10 na godzinę“. Co robić? Zakładam ci drugi bieg i zgrzytam. Gwiżdżę, ale jadę. Aż tu z rowu polik wyłazi. Stop „Co pan dymi?“ — Jak mam nie dymić kiedy drugim biegiem jadę. „— To jedź pan pierwszym!“

— Takich ci mądrych policajów do ruchu naznaczyli?

— To ja do niego: niech pan pokaże, jak się to robi. Od słowa do słowa tak ci usiada do mnie i każe do Warszawy do komisarjatu, znaczy żeby prawo jazdy odebrać. Ja ci w strachu gazuje, aż on przy rogatce stop i wysiada.

— Znaczy tylko, chciał podjechać?

— Tak, ale za „nieposłuszeństwo władzy“ bede miał protokuł jak murek.

Na chwile obaj zamilkli.

— A tak wszystko w porządku? — spytał młodszy.

Ten, co zesiadał, ziewnął potężnie i machnął ręką przytakująco. Wówczas podszedłem do tego, który dosiadł maszyny i kazałem się wieźć do redakcji.

Gdy przyszło do rozpłaty, mój szofer westchnął i nic nie mówiąc schował pieniądze.

— Czemu pan wzdycha?

— Awansu nie mogę się doczekać.

A gdy zobaczył mą zdumioną minę, dodał:

— Ten nocnik porządny chłop, ale mnie na swoje miejsce puścić nie chce. Ciągle tylko w dzień jeżdżę.

— A pan mu zazdrości — Czemu? Przecie to i kanty i protokuły częstsze i niewywczasy!

Mój szofer spojrzał na mnie zdumiony:

— To co, ale wiadomo, druga taksa!

A. BIERNACKI.

Szkolnictwo samochodowe

NARESZCIE

jeździmy na polskich samochodach!

Poświęcenie Samochodów „URSUS"

W tygodniu ub. w Czechowicach pod Warszawą, odbyło się o godz. 12-ej w południe, poświęcenie pierwszej serji samochodów produkcji zakładów mechanicznych „Ursus". Na uroczystość przybyło ponad 2,000 osób. Gdy orkiestra wojskowa odegraniem hymnu narodowego zasygnalizowała przybycie P. Prezydenta Rzeczypospolitej, przybyli zebrali się około polowego namiotu, przybranego zielenią. Wśród obecnych zauważyliśmy: marszałka senatu, Szymańskiego, wicemarszałka sejmu, Czetwertyńskiego, ministra przemysłu i handlu, Kwiatkowskiego, szefa sztabu misji wojskowej francuskiej, jen. Pujeota, jen Taraszewicza Tokarzewskiego, jen. Jacynika, jen. Litwinowicza, prezydenta miasta, inż. Słomińskiego oraz wielu naczelnych dyrektorów fabryk warszawskich.

Po odprawieniu modłów przez J. E. ks. biskupa Galla przed ołtarzem polowym, przy dźwiękach muzyki wojskowej i krótkim przemówieniu od ołtarza, z trybuny przemawiali pp.: prezes rady nadzorczej sp. akc. „Ursus", p. Rossman, który zakończył okrzykiem na cześć Prezydenta Rzeczypospolitej, dyrektor fabryki „Ursus", inż. Januszewski, dziękując wszystkim współpracownikom za postawienie zakładu na tej stopie, na jakiej znajduje się on dziś, oraz przedstawiciel robotników fabrycznych, Pech.

Następnie prezes Banku gospodarstwa krajowego jen. Górecki, złożył podziękowanie fabryce za wysoki poziom jej wyrobów i przyrzekał dalszą pomoc ze strony wojskowości. Z kolei przemawiali przezes Związku Metalowców, Jeziorański, a imieniem ministerjum spraw wojskowych — wiceminister jen. Fabrycy.

Z kolei duchowieństwo poświęciło oddaną na użytek wojska pierwszą serję samochodów produkcji „Ursus" w liczbie 50, poczem samochody te przy obsłudze wojskowej przedefilowały przed P. Prezydentem i zgromadzonymi gośćmi.

SZYBKI WZROST

samochodów w stolicy.

Oddział ruchu ulicznego komisarjaturządu zarejestrował w maju 49 nowych dorożek samochodowych, 53 samochodów prywatnych, 19 ciężarowych, 1 autobus, 1 specjalny i 15 motocykli, razem 138 nowych pojazdów mechanicznych.

Ogółem na 1 czerwca r. b. zarejestrowanych samochodów w Warszawie było 6,141.

RUCH KOŁOWY

na Litewskiej

egzamina szoferskie przeniesione z wiaduktu mostu Poniatowskiego.

Komisarz rządu wydał polecenie przeniesienia egzaminów kierowców samochodowych z pod wiaduktu mostu Poniatowskiego na ul. Litewską.

Przeniesienie terenu egzaminacyjnego nastąpiło z powodu przeniesienia oddziału ruchu kołowego, który mieści się obecnie przy ul. Marszałkowskiej nr. 19.

Komisja egzaminacyjna będzie się zbierać na rogu ul. Marszałkowskiej i Litewskiej.

NOWE SYGNAŁY

świetlne i ostrzegające.

Kom. rządu zwrócił się do magistratu o urządzenie sygnalizacji świetlnej przy zbiegu Chmielnej i Marszałkowskiej oraz, Jerozolimskiej i Nowego Światu na wzór funkcjonującej już przy zbiegu Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskiej.

Jednocześnie kom. rządu zażądał ustawienia znaków ostrzegawczych przed tramwajami w pobliżu dworca Gdańskiego pod wiaduktem (w stronę Żoliborza), gdyż w punkcie tym tramwaje zjeżdżają z góry z dużą szybkością i są zupełnie niewidoczne dla pojazdów, zdążających z przeciwnej strony.

WSCIEKŁE TEMPO

Produkcji amerykańskiej, 1562 samochody na godzinę fabrykują St. Zjedn. Ameryki Półn.

Przemysł samochodowy Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej produkuje rocznie 13 i pół miljona samochodów, t. j. około 1562 samochody na godzinę. Olbrzymia ta produkcja, która może być z łatwością zwiększona do 16 i pół miljona, wywołuje między wielkiemi koncernami automobilowemi walkę konkurencyjną w najostrzejszej formie.

W chwili oddania numeru na maszynę, otrzymaliśmy miły list od p. inż. Bolesława Froma, właściciela znanej szkoły Kierowców Samochodowych.

DO
SZANOWNEJ REDAKCJI
AUTOLOTU
w/m
Poznańska 22.

Dowiedziawszy się o zamiarze WPanów, dotyczącym wydawania taniego i popularnego tygodnika, poświęconego sprawom propagandy polskiego lotnictwa i automobilizmu, śpieszę dać wyraz mojemu szczeremu uznaniu dla tej, tak pożytecznej, imprezy.

Aby te słowa uznania dla młodej Redakcji „Autolotu" nie były zupełnie platoniczne — pozwalam sobie zadeklarować WPanom, że oddaję do Ich dyspozycji tygodniowo

2 Bony bezpłatne, uprawniające do odbycia kursu szoferstwa, obsługi i konserwacji samochodu, oraz dopomagające do załatwienia wszelkich formalności związanych z otrzymaniem prawa jazdy.

Rad będę, jeżeli moja skromna deklaracja zbiegająca się z akcją wydawniczą WPanów, dopomoże w każdym numerze „AUTOLOTU" dwu Ich Czytelnikom do otrzymania potrzebnych wiadomości zawodowych i da im przyzwoity i dobry kawałek chleba.

Z wysokim poważaniem
(—) inż. B. From.
Kursy Kier. Samochodowych.

Warszawa 18 czerwca 1928 r.

Kto z naszych Sz. Czytel. stanie się posiadaczem bonu, dającego prawo do odbycia bezpł. Kursu Szoferskiego w Szk. inż. Froma, — oznajmimy w następnym numerze „Autolotu".

Redakcja.

PRZERAŻAJĄCE LICZBY

STANISŁAW STRUMPH WOJTKIEWICZ.

Traktat Wersalski zabronił Niemcom produkowanie samolotów bojowych. Wobec tego rzucają się Niemcy z całą energją do budowy samolotów komunikacyjnych.

Na czoło tej gorączkowej akcji, mającej wydać w przyszłości obfitsze być może, niż wygrana walka zbrojna, wybija się prof Junkers, który tworzy typ samolotu metalowego, a więc trwałego, przytem oszczędnego w użyciu, łatwego w obsłudze i stosunkowo niedrogiego,

Rząd, popierając ekspansję przemysłu niemieckiego wogóle, otacza szczególną opieką przemysł lotniczy, którego benjaminkiem staje się wkrótce samolot prof. Junkersa, prujący codziennie przestworza całego świata.

W Szwecji, Rosji, Holandji, Hiszpanji i t. d. powstają fabryki lotnicze, pod maską obcych nazw kryjąc kapitał, inicjatywę i technikę—wszystko niemieckie.

Holenderskie i szwedzkie maszyny lotnicze są ściśle mówiąc jeszcze mniej holenderskiemi i szwedzkiemi, niż polską jest „Skoda", produkująca za czesko francuskie pieniądze, robotnikiem i inżynierem polskim.

Narówni z wytwórczością rozwija się ekspansja handlowa, gdzie można—tworzą się niemieckie linje komunikacyjne, subwencjonowane nawet—przez rząd danego kraju, lub przez niemiecki. jeśli już inaczej nie można. Gdzieindziej spółkom lotniczym: jak polskiemu „Aerolotowi", rosyjskiemu „Dobrolotowi" i t. d. sprzedaje się na dogodnych warunkach



Zdjęcie górne strona lewa „JUNKERS" w drodze do Bankoku (Sjam).
Zdjęcie górne strona prawa „JUNKERS" nad Filadelfją.
Zdjęcie dolne strona lewa „JUNKERS" pocztowy w Turkiestanie.
Zdjęcie dolne strona prawa „JUNKERS" pocztowo — pasażerski w Archangielsku

niezawsze, dobrze kalkulujące się „Junkersy". Czasem maszyny wypożycza się dla zachęty, jak niektórym republikom południowo-amerykańskim; czasem robi się prezent z nich, jak królowi Amanullachowi w Afganistanie. Aby handel szedł.

I handel idzie. Straty pokrywają specjalne fundusze rządu niemieckiego, który na całym interesie trzyma rękę. Konstruktorzy innych krajów nie mają szczęścia: nikt nie pobił praktycznego rekordu niemieckiego. Zresztą samolot „Junkersa" jest tak dobry, że można nie spieszyć się z drogim eksperymentowaniem.

W rezultacie rok 1927 przynosi zastanawiające liczby kilometrów, przelecianych przez „Junkersy" w różnych krajach. Genjalny wynalazek dał sensacyjne wyniki. A więc:

Szwedzki „Aerotransport" przeleciał 328.000 klm.
Fiński „Aero-Helsingfors"—163,000 klm.
Łotewski „Aeronaut-Reval". 28 000 klm.
Austryjacki „Luftverkehr"—377,000 klm.
Wenecka „Transadriatika"—314,000 klm.
Bułgarskie Towarzystwo lotnicze w Sofji—23,000 klm.
„Union Aero Espanola"—117,000 klm.
Szwajcarska „Aero-ad Astra—100,000klm.
Belgijski „Aero Lloyd"—70,000 klm.
Kolumbijska linja—448,000 klm.
Sowiecki „Dobrolot"—1,258,000 klm.
Ukraiński „Ukrwozduchput" — 1,258.000 klm.
Perska „Isa"—193,000 klm.
Własna linja „Junkersa" w Ameryce Poł.—75 000 klm.
Polski „Aerolot"—1,054,000 klm.
Bawarska linja—106,000 klm.
Kolońskie Tow.—5,000 klm.
„Deutsche Luftschule" w Berlinie — 260,000 klm
Turecka „Yemen"—4,000 klm.
„Severa" w Berlinie—235,000 klm.
wszystkie te linje używają „Junkersy".

„Lufthansa" zaś, posiadając aż 70 „Junkersów", prócz innych typów nie dostarczyła statystyki, specjalnie traktującej „Junkersy". Można tu śmiało dać liczbę miljonową.

A zatem w sumie nie mniej 11 000,000 klm. przeleciały te maszyny, przewożąc przeszło 123,000 pasażerów i tysiące tonn poczty i towarów.

* * *

Jakiż z tąd wniosek praktyczny dla nas, stawiających pierwsze kroki w dziedzinie własnej konstrukcji, a dopiero dziś nieźle wykonywujących różne typy, w/g zakupionych licencje (t. j. prawa reprodukowania).

Oto ten: nie kupować licencji na te typy, które w użyciu praktycznym zostały pobite przez „Junkersa".

Podtrzymywać komunikację istniejącymi unas „Junkersami", jako niezawodną, nie pozwalając natomiast na zbyt szerokie rozpowszechnianie tego typu, skądinąd doskonałego, ale przez to właśnie grożącego zabiciem inicjatywy twórczej — a grunt przymusowej własnej. (Wypada tu zaznaczyć, że w krótkim czasie polski „Aerolot" ma być upaństwowiony i przejść pod zarząd Min. Kolei).

Wszystkie zaś siły i środki obrócić na stworzenie typu własnego, pamiętając, że powagi, teoretyczne i praktyczne, wypowiadają się gremjalnie za konstrukcją metalową.

Jednem słowem, i ponieważ *volitare necesse est* — nie niszcząc tego co mamy i co jest konieczne, przeciwstawić się w planie na przyszłość zachłanności lotniczej sąsiada i Zachodu. Potrzebne tu jest bowiem gwałtownie—już jeśli nie zwycięstwo, bardzo trudne do wyzwolenia, to choćby zbawcza przeciwwaga.

LOT ORŁÓW POLSKICH przez Atlantyk

Dwupłatowiec orłów naszych jest nielada olbrzymem, rozpiętość skrzydeł samolotu tego sięga 19 m. 40 cm., o powierzchni nośnej 90 mtr. kwadr. Ciężar kolosa tego wraz z przyrządami i pilotami obliczony na 7.000 kg., a zaopatrzony jest w motor firmy „Lorraine-Dietrich" typ 284, dający 2,000 obrotów na minutę. Szybkość minimalna przy powierzchni ziemi 250 km. na godzinę. Podróż przez Atlantyk trwać ma 40 godzin, promień działania samolotu obliczony na 7,000 km.

Idzikowski i Kubala odbyli szereg próbnych lotów. Ostatni próbny lot trwający 40 godzin odbędzie się w dniach najbliższych, a ponim nastąpi odlot.

Przyrządy ratownicze przedłużają agonję.

Przyrządy nawigacyjne i ratownicze zbyt obciążają samolot, który ma odbyć tak wielką podróż, a tem samem nie biorąc je w drogę lotnicy mogą zaopatrzyć się w większą ilość benzyny. Przymusowe lądowanie na pełnym oceanie daje minimalne szanse ratunku, a przyrządy ratownicze przedłużają tylko agonję, a najlepszą bronią do walki z żywiołami jest benzyna.

Tak się wyraził major Idzikowski.

Tego zdania byli niemieccy lotnicy z „Bremena". I sprawa ta nie jest zdecydowana do dnia dzisiejszego.

Samolot o jednym motorze.

Wiele trudności mają lotnicy do pokonania w czasie lotu. Lot nie może być przerwany, motor musi pracować bezustanku 40 godzin. Pomimo że motor lotniczy jest wykonany z dokładnością, na jaką stać technikę współczesną (aparaty do wielkich raidów są wykonywane ze specjalną precyzją), jednak posiadając cały szereg b. czułych przyrządów, jak magneta, pompy, karburatory i t. p. niewiadoma jest zawsze godzina defektu. Następuje wówczas zatrzymanie motoru, co jest klęską dla samolotu. Zwłaszcza na pełnym morzu. Dwupłatowiec Idzikowskiego i Kubali posiada tylko jeden motor, co jest czynnikiem niepomyślnym raidu. Inne samoloty jak np. jednopłatowiec konstruktora francuskiego Consinet'a posiada trzy motory Hispano-Suiza po 180 HP. i na wypadek zepsucia się nawet dwu motorów, samolot może kontynuować lot przy pracy jednego.

Znaczenie wiatru podczas lotu.

Poważnem niebezpieczeństwem podczas lotu jest zmylenie kierunku. Zmylenie kierunku powoduje przedłużenie lotu, przedwczesne wyczerpanie benzyny, a zatem... katastrofę. Przyrządy nawigacyjne nie dają możności spostrzeżenia zmiany kierunku spowodowanego przy niepomyślnym wietrze. Wiatr, który dmie wzdłuż linji lotu, przyspiesza, lub zmniejsza szybkość ruchu. Gdy kierunek wiatru tworzy pewien kąt z kierunkiem drogi, samolot zaczyna zbaczać i pilot tego nie może spostrzec, gdyż oś płatowca skierowana jest równolegle do żądanej drogi i stan busoli jest normalnym. Do wyrównania drogi pilot musi każdej chwili móc zmienić kąt pomiędzy kierunkiem lotu, a kierunkiem drogi. Łatwe to jest do wykonania, przy locie nad ziemią — widząc niezmienne punkta na powierzchni ziemi, lecz nie nad oceanem.

Bomby drogowskazy.

Poraz pierwszy lotnicy polscy zastosować mają, bomby wyznaczające kąty między kierunkiem drogi, a wiatrem. Bomby te mają być zarzucane z samolotu. Wybuchają one przy zetknięciu się z powierzchnią wody, wydając światło i dym w ciągu dłuższego czasu. Z bombami temi, Idzikowski i Kubala dokonali prób nad Antlantykiem w pobliżu Rochefort z wynikiem dodatnim.

Znaczenie lotu dla Polski.

Komunikacja powietrzna transatlantycka, dla Polski niema żadnego znaczenia. Obecnie niema mowy, ażeby Polska miała zorganizować własną linję.

Lot Orłów Polskich przez Atlantyk ma na celu tylko propagandę lotnictwa polskiego. Propaganda ta jest skierowana w pierwszym rzędzie do Polaków. Lot polski nad Atlantykiem ma pokazać, że pomimo nieposiadania tak wielkiego materjału technicznego, jakim rozporządza Francja, lub inne państwa europejskie, jednak dorównywamy—siłą woli, odwagą i umiejętnością.

Polacy zaś będą mogli przekonać się, że lotnicy nasi stoją na wysokości zadania, tylko społeczeństwo niedocenia całej doniosłości lotnictwa i obojętnie odnosi się do jego rozwoju.

F. S.

CENY OGŁOSZEŃ:

Od cennika niniejszego rabatu nie udzielamy

Stronica frontowa cała — 600 zł., 1/2 300 zł., 1/4 150 zł.
Stronica w tekście i za tekstem cała—400 zł., 1/2 200 zł, 1/4 100.
Ogłoszenia poszukujących pracy do 3 wierszy gratis
Ogłoszenia zaofiarowujących pracę do 3 wierszy gratis

Stronica frontowa 60 gr. cm.²
Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. cm.²

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Red. odp.: J. SCHOLTZ Wydawca: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ W drukarni „Społecznej", Pl. Grzybowski 3-5